

(19)日本国特許庁 (J P)

(12) 公 開 特 許 公 報 (A)

(11)特許出願公開番号
特開2003-71948
(P2003-71948A)

(43)公開日 平成15年3月12日(2003.3.12)

(51)Int.Cl.⁷
B 2 9 D 30/30

識別記号

F I
B 2 9 D 30/30

テーマコード*(参考)
4 F 2 1 2

審査請求 未請求 請求項の数 2 O L (全 3 頁)

(21)出願番号 特願2001-266953(P2001-266953)

(22)出願日 平成13年9月4日(2001.9.4)

(71)出願人 000006714

横浜ゴム株式会社
東京都港区新橋5丁目36番11号

(72)発明者 加々美 茂

神奈川県平塚市追分2番1号 横浜ゴム株
式会社平塚製造所内

(72)発明者 佐藤 有二

神奈川県平塚市追分2番1号 横浜ゴム株
式会社平塚製造所内

(74)代理人 100066865

弁理士 小川 信一 (外2名)

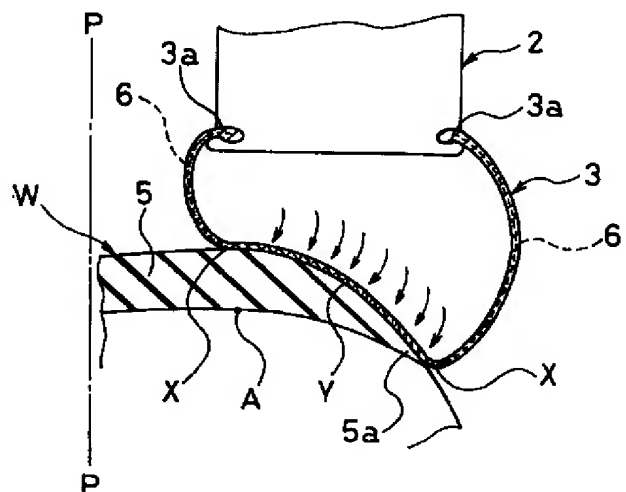
Fターム(参考) 4F212 AH20 VA02 VD01 VK53 VL11
VP10 VP15

(54)【発明の名称】 タイヤ成形装置における部材圧着装置

(57)【要約】

【課題】未加硫タイヤに対してタイヤ周方向に不必要な変形を与えず、均一な部材の圧着を行うことが出来るタイヤ成形装置における部材圧着装置を提供する。

【解決手段】部材圧着装置は、成形工程中の未加硫タイヤWの外径を覆うように形成された環状のクランプ本体1と、このクランプ本体1の内側に設けられたクランプ部材2に取付けられた膨張・収縮可能な環状のゴム状弾性袋体3とで構成されている。クランプ本体1に設けられたクランプ部材2は、タイヤ径方向(図2においてP-P)に対して直交する向きに配設され、このクランプ部材2の内側に前記ゴム状弾性袋体3が気密的に装着されている。このゴム状弾性袋体3は、クランプ部材2への装着部3aからタイヤ踏面部4のキャップトレッド等の成形部材5との非接触部位Xまでは剛性を高く形成し、その他の成形部材5との接触部位Yは剛性を低くするように構成してある。



【特許請求の範囲】

【請求項1】 膨張・収縮可能な環状のゴム状弾性袋体と、このゴム状弾性袋体を保持する環状のクランプ部材とで、タイヤ構成材料の第1成形部材と第2成形部材とを圧着させるタイヤ成形装置における部材圧着装置において、

前記クランプ部材を、タイヤ径方向に対して直交する向きに配設し、前記ゴム状弾性袋体は、クランプ部材への装着部から成形部材との非接触部位までは剛性を高く形成し、その他の成形部材との接触部位は剛性を低くなるように構成して成るタイヤ成形装置における部材圧着装置。

【請求項2】 前記ゴム状弾性袋体の非接触部位は、変形を拘束するための補強部材を埋設し、ゴム状弾性袋体の接触部位は、ゴム状弾性材料単体または変形可能な補強部材を埋設した請求項1に記載のタイヤ成形装置における部材圧着装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】この発明は、タイヤ成形装置における部材圧着装置に係わり、更に詳しくはタイヤ構成材料の第1成形部材と第2成形部材とを圧着させる際、未加硫タイヤに対してタイヤ周方向に不必要な変形を与えず、均一な部材の圧着を行うことが出来るタイヤ成形装置における部材圧着装置に関するものである。

【0002】

【従来の技術】ラジアルタイヤの成形工程では、第1段成形工程で貼付けられた第1成形部材（例えば、サイドトレッド）と、第2段成形工程で貼付けらる第2成形部材（例えば、キャップドトレッド）とを圧着させる工程がある。

【0003】従来、このような圧着工程では、第1成形部材と第2成形部材とのセンター部分だけを部分接触させた疑似接合体を回転させ、第1成形部材と第2成形部材との接合部分を回転自在な圧着円板（トレッドステッチャーと呼ばれる）を圧着（またはしごきながら）させて外力によって完全圧着状態に形成していた。

【0004】

【発明が解決しようとする課題】然しながら、このような従来の圧着方法では、タイヤラジアル方向に配設されたゴム被覆コード（カーカスと呼ばれる）を回転時の剪断力により回転方向に変形させたり、未加硫タイヤ自体を振じる等の問題が発生し、製品性能に影響を与えていた。

【0005】一方、従来技術として、ブラダーと呼ばれるゴム状弾性袋体を使用して圧着させる方法が提案されている。

【0006】この発明の目的は、未加硫タイヤに対してタイヤ周方向に不必要な変形を与えず、均一な部材の圧着を行うことが出来るタイヤ成形装置における部材圧着装

置を提供することにある。

【0007】

【課題を解決するための手段】この発明は上記目的を達成するため、クランプ部材を、タイヤ径方向に対して直交する向きに配設し、前記ゴム状弾性袋体は、クランプ部材への装着部から成形部材との非接触部位までは剛性を高く形成し、その他の成形部材との接触部位は剛性を低くなるように構成したことを要旨とするものである。

【0008】前記ゴム状弾性袋体の非接触部位は、変形を拘束するための補強部材を埋設し、ゴム状弾性袋体の接触部位は、ゴム状弾性材料単体または変形可能な補強部材を埋設して構成するものである。

【0009】このように、クランプ部材を、タイヤ径方向に対して直交する向きに配設し、前記ゴム状弾性袋体は、クランプ部材への装着部から成形部材との非接触部位までは剛性を高く形成し、その他の成形部材との接触部位は剛性を低くなるように構成したことにより、未加硫タイヤに対してタイヤ周方向に不必要な変形を与えず、均一な部材の圧着を行うことが出来、部材の温度に係わらず同一変形状態を得ることが可能である。

【0010】

【発明の実施の形態】以下、添付図面に基づき、この発明の実施形態を説明する。

【0011】図1は、この発明を実施した左右分割型の部材圧着装置の一部切欠した斜視図、図2はこの発明の部材圧着装置を説明するための概略構成図を示し、前記部材圧着装置は、成形工程中の未加硫タイヤWの外径を覆うように形成された環状のクランプ本体1と、このクランプ本体1の内側に設けられたクランプ部材2に取付けられた膨張・収縮可能な環状のゴム状弾性袋体3（主としてゴム材料で構成される）とで構成されている。

【0012】前記クランプ本体1に設けられたクランプ部材2は、タイヤ径方向（図2においてP-P）に対して直交する向きに配設され、このクランプ部材2の内側に前記ゴム状弾性袋体3が気密的に装着されている。

【0013】このゴム状弾性袋体3は、図2及び図3に示すように、クランプ部材2への装着部3aからタイヤ踏面部4のキャップトレッド等の成形部材5との非接触部位Xまでは剛性を高く形成し、その他の成形部材5との接触部位Yは剛性を低くなるように構成してある。

【0014】即ち、ゴム状弾性袋体3は、クランプ部材2への装着部3a、即ち、組み込み部から成形部材5との接触部近傍までの非接触部位Xは変形を拘束するために、例えば、繊維等の積層構造体にゴム被覆した補強部材6を埋設し、またゴム状弾性袋体3の接触部位Yは、成形部材5との接触を容易にするために、ゴム状弾性材料単体またはラジアル方向にのみナイロン等の有機繊維等で補強したゴム複合体から成る補強部材を埋設してある。

【0015】このように、この発明の実施形態における

3

部材圧着装置のゴム状弾性袋体3は、成形部材5との非接触部位Xと接触部位Yとの剛性を変化させるように構成することで、ゴム状弾性袋体3にクランプ部材2の圧力流体給排通路7を介して所定圧力（例えば、50Kmp ～ 200Kmp）の圧力流体を導入して圧着を開始させると、ゴム状弾性袋体3は図2に示すように、横方向への形状変化は拘束され、圧着方向のみに変形するので、該ゴム状弾性袋体3はタイヤ踏面部4の成形部材（キャップトレッド）5の最大肉厚近傍（A点）から接触を開始し、除々に成形部材5のエッジ部5aに向かって均一に圧着する

【0016】このように、この発明の実施形態では、未加硫タイヤWを回転させることなく部材圧着装置のゴム状弾性袋体3を膨張させるだけで、変形必要部全体にゴム状弾性袋体3が接触可能となる上、ゴム状弾性袋体3の非接触部位Xは横方向へ変形することを抑制することで、強い圧着力を確保でき、成形部材5の圧着部では均一な圧着が可能となるものである。

【0017】なお、上記の実施形態では、左右分離型の部材圧着装置について説明したが、左右分離型の部材圧着装置に適用することも可能である。

【0018】

【発明の効果】この発明は、上記のようにクランプ部材を、タイヤ径方向に対して直交する向きに配設し、前記ゴム状弾性袋体は、クランプ部材への装着部から成形部材との非接触部位までは剛性を高く形成し、その他の成

4

形部材との接触部位は剛性を低くなるように構成したので、以下のような優れた効果を奏するものである。(a). 未加硫タイヤに対してタイヤ周方向に不必要な変形を与えず、均一な部材の圧着を行うことが出来る。(b). 部材の温度に係わらず、ゴム材料の特質である非圧縮性と接触部分の面積が広いことから、同一変形状態が得られ、圧着性能も向上する。

【図面の簡単な説明】

【図1】この発明を実施した左右一体型の部材圧着装置の一部切欠した斜視図である。

【図2】この発明の部材圧着装置を説明するための概略構成図である。

【図3】部材圧着装置による部材圧着時の説明図である。

【符号の説明】

W 未加硫タイヤ

1 環状のクランプ本体

2a, 2b クランプ部材

3 ゴム状弾性袋体

4 タイヤ踏面部

5 成形部材（キャップトレッド）

5a 成形部材のエッジ部

6 補強材

7 圧力流体給排通路

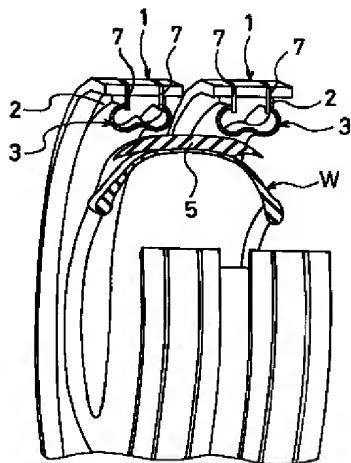
方向

X 非接触部位

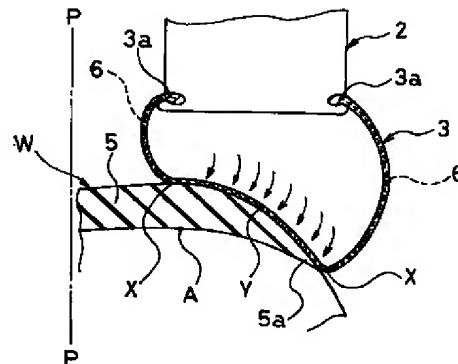
P-P タイヤ径

Y 接触部位

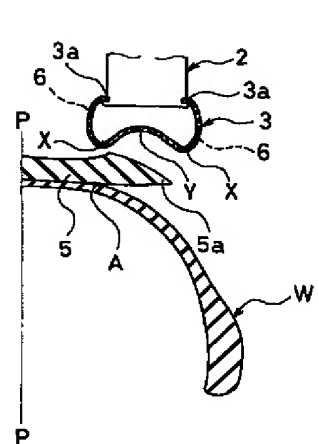
【図1】



【図2】



【図3】



DERWENT-ACC-NO: 2003-771058

DERWENT-WEEK: 200373

COPYRIGHT 2009 DERWENT INFORMATION LTD

TITLE: Crimping device in tire molding rigidity, has elastic rubber bag whose rigidity at cap tread contact portion is greater than that of rigidity at non-contact portion

INVENTOR: KAGAMI S; SATO Y

PATENT-ASSIGNEE: YOKOHAMA RUBBER CO LTD[YOKO]

PRIORITY-DATA: 2001JP-266953 (September 4, 2001)

PATENT-FAMILY:

PUB-NO	PUB-DATE	LANGUAGE
JP 2003071948 A	March 12, 2003	JA

APPLICATION-DATA:

PUB-NO	APPL-DESCRIPTOR	APPL-NO	APPL-DATE
JP2003071948A	N/A	2001JP-266953	September 4, 2001

INT-CL-CURRENT:

TYPE	IPC DATE
CIPP	B29D30/30 20060101

ABSTRACTED-PUB-NO: JP 2003071948 A

BASIC-ABSTRACT:

NOVELTY - The rigidity of the elastic rubber bag (3) from the mounting portion (3a) to the non-contact portion (X) of cap tread (5) is greater than that of rigidity of bag at its cap tread contact portion (Y).

DESCRIPTION - An elastic rubber bag is mounted air tightly by the clamp (2) which is arranged orthogonally to the tire radial direction. The cap tread non-contact portion and contact portion of the rubber bag is provided with non-deformable reinforcement material and deformable reinforcement material respectively.

USE - For forming crimps in tire arranged in tire molding apparatus.

ADVANTAGE - Prevents the unnecessary deformation of the tire and enables uniform crimp formation. Improves the crimping property.

DESCRIPTION OF DRAWING(S) - The figure shows the block diagram of the crimping device.

clamp (2)

elastic rubber bag (3)

mounting portion (3a)

cap tread (5)

non-contact portion (X)

contact portion (Y)

CHOSEN-DRAWING: Dwg.2/3

TITLE-TERMS: CRIMP DEVICE MOULD RIGID ELASTIC RUBBER BAG CAP
TREAD CONTACT PORTION GREATER NON

DERWENT-CLASS: A35 A95

CPI-CODES: A11-B17; A12-H05; A12-T01A;

ENHANCED-POLYMER-INDEXING: Polymer Index [1.1] 018 ; P0000;

Polymer Index [1.2] 018 ; Q9999 Q9256*R
Q9212; N9999 N7261; N9999 N6440*R;
N9999 N5834; J9999 J2915*R; J9999
J2904; N9999 N5856; K9416; ND05;

Polymer Index [2.1] 018 ; H0124*R;
K9892;

Polymer Index [2.2] 018 ; Q9999 Q7932
Q7885; Q9999 Q7761; K9416; B9999
B3930*R B3838 B3747; J9999 J2904;
K9892; ND01;

Polymer Index [2.3] 018 ; A999 A419;

SECONDARY-ACC-NO:

CPI Secondary Accession Numbers: 2003-212106

PAT-NO: JP02003071948A
DOCUMENT-IDENTIFIER: JP 2003071948 A
TITLE: MEMBER CONTACT BONDING APPARATUS FOR TIRE
MOLDING MACHINE
PUBN-DATE: March 12, 2003

INVENTOR-INFORMATION:

NAME	COUNTRY
KAGAMI, SHIGERU	N/A
SATO, YUJI	N/A

ASSIGNEE-INFORMATION:

NAME	COUNTRY
YOKOHAMA RUBBER CO LTD:THE	N/A

APPL-NO: JP2001266953
APPL-DATE: September 4, 2001

INT-CL (IPC): B29D030/30

ABSTRACT:

PROBLEM TO BE SOLVED: To provide a member contact bonding apparatus for a tire molding machine which can uniformly bond a member with contact without imparting an unnecessary deformation in a circumferential direction of the tire to an unvulcanized tire.

SOLUTION: The member contact bonding apparatus comprises an annular clamp body 1 formed so as to cover an outer periphery of the unvulcanized tire W during a molding step, and an expandably and contractibly annular rubber-like elastic bag 3 mounted at a clamp member 2 provided at an inside of the body 1. The member 2 provided at the body 1 is arranged in a direction perpendicular to a tire radial direction (P-P in Fig.), and the bag 3 is airtightly mounted at an inside of the member 2. The bag 3 is formed with a high rigidity from a mounting part 3a to the member 2 to a non-contact site X with a molding member 5 such as a cap tread or the like of a tire tread surface 4 and formed with a low rigidity at a contact site Y with another molding member 5.

COPYRIGHT: (C) 2003, JPO